



Budapesti közlekedési napok

Vasárnap: KRESZ-és ügyességi verseny

REGGEL FÉL NYOLCIG LEHET JELENTKEZNI

A budapesti közlekedési napok záróakordjaként vasárnap

KRESZ-versenyt* és ügyességi versenyt rendeznek a fővárosban.

A versenyeken részt vehet mindenki, akinek érvényes jogosítványa és megfelelő állapotban levő járműve — gépkocsija, motorkerékpárja — van. S mert a versenyek nemcsak a vetélkedőknek ígérnek jó szórakozást, hanem az érdeklő nézőknek is izgalmas látványt, a versenyzést is, a megtekintést is kellemes vasárnapi programként ajánljuk.

ren állítják fel az ügyességi pálya akadályait. A két versenyt a rendezők összekapcsolják: az ügyességi számban — amelyben a versenyés vasárnap délután 9 órakor kezdődik —, csak azok indulhatnak, akik a KRESZ-verseny útvonalát már bejárták. A verseny megtekintése díjtalan.

S, hogy színesebb legyen a program: a gyalogosoknak KRESZ-tótót rendeznek,

az autósokat pedig néhány praktikus — és díjtalan! — műszaki szolgáltatás is várja:

fénybeállítás, gumiállapotvizsgálat stb. A versenyekkel egyidőben a Közlekedési Múzeum előtt járműbemutató rendeznek.

Fontos tudnivaló: a versenyekre vasárnap reggel is lehet még jelentkezni, és pedig fél nyolcig a Dózsa György úti felvonulási téren lesz, s itt, a té-

EGYHETES NYITÁNY UTÁN

Három esztendő a biztonságért

Átfogó program a balesetek megelőzésére ♦ Mit kér az FKBT?

Látványos karneválban gyönyörködött a múlt vasárnap a főváros érdeklődő közönsége. Valóságos élő múzeum és járműkiállítás vonult végig a legfontosabb főutakon: ott volt a lóvontatású omnibusz és a legújabb Opel Record, a már szinte műemléknek számító kis Csepel 125-ös motor és a korszerű Pannónia, a matuzsálemi korú teherautó csakúgy, mint az imponáló méretű kamion. S e sok jármű, ez a sok-sok ötlettel megrendezett bemutató azt jelezte, hogy megkezdődtek a budapesti közlekedési napok. Most az egyhetes eseménysorozat céljáról, jelentőségéről érdeklődtünk a Fővárosi Közüti Balesetelhárítási Tanács irodájában Wágner Miklósiól, az iroda vezetőjétől.

A város arculata

— A június 1-től 8-ig megrendezett közlekedési napokkal — hallottuk a választ —, nem valamiféle rövid életű kampányt akarunk. Nem ez a cél. Ez a hét voltaképpen egy háromszetendős munka nyitánya volt, olyan programé, amelynek lényegét a közlekedési napok emblémáján így fogalmaztuk meg: Budapest biztonságosabb közlekedéséért.

Mi indokolja, mi tette szükségessé e hosszútávú program kidolgozását, megszervezését?

— Fővárosunkban most bontakozik ki az a folyamat, amelynek eredményeként Budapest a forgalom nagyságrendjében is világvárosná válik. Evről évről több az utcákon a gépjármű, s mind magasabb ívelésű az állomány gyarapodásának grafikonja. Budapest arculata azonban kialakult, s a főváros képe nem a mai, még kevésbé a jövőbeni forgalomhoz idomult. Utcáink — s ez különösen vonatkozik a forgalomban elsődleges helyet elfoglaló Belvárosra — szűkek, a parkolás már most nagyon nehéz, s a jövőben még bonyolultabb lesz. Mind a sok gond korántsem valamiféle budapesti sajátosság, hasonló problémákkal küzd minden nagyváros, sőt: a Budapestnél kisebbek közül is jó néhány elérte már a telítettség szintjét.

Mit lehet tenni — ez foglalkoztatja immár jó ideje a közlekedés szakembereit. S jó törekvésekkel, a helyzetet javító — rendszerint igen sokba kerülő — megoldások és tervek egész sorával találkozhatunk már Budapestben. Szemünk előtt alakul át a közlekedés egész arculata. Budapest ma — bizvást mondhatjuk — a megoldások stádiumában él, elzárt utcák, hatal-

mas munkagödörök, roppant költséget igénylő építkezések jelzik ezt. A Baross tér átépítése, a Hungária körút —Kerepesi út keresztesződésének teljes átalakítása, a metróterengellyel együtt a felszíni forgalom rendezése mind-mind ezt jelzi.

Egyéni erőfeszítés, ilyen roppant anyagi ráfordítás, s a statisztikában mégis azt olvashatjuk, hogy Budapestben évente négy-hatezer ember sérült meg és átlagosan több mint százán vesztették életüket közlekedési balesetek során. Törvényszerű ez?

— Nem! — hangsúlyozza az FKBT irodavezetője — nem szükségszerű, hogy a járművek számának gyarapodásával egyenes arányban növekedjen a balesetek száma. Ez a nagyon is szomorú tendencia megfelelő ráhatással feltétlenül erőteljesen lassítható. Igaz: mind több a baleseti veszélyhelyzet, de ha erre megfelelően felkészül a közlekedő ember — gyalogos, járművezető, utas egyaránt — a forgalom biztonságossá válik, s lényegesen kevesebb lesz a baleset. Új közlekedési morál kell. Korunk kultúremlékéhez hozzátartozik a közlekedési kultúra is, a szabályok, a jogok, a köteleességek, az irányító berendezések ismerete. A most kezdődött háromszetendős program lényege ennek a morálnak, ennek a kulturált magatartásnak megteremtése a pesti utcán.

A gyalogosok

Mi kell a biztonságos közlekedéshez? Elsősorban is: mindenkinek ismernie

kell az utca rendjét. S ebben nagyon sok a tennivaló, a ma szinte általánosnak mondható hibás közlekedési magatartás okvetlenül erre utal.

Mit tanácsol az FKBT a gyalogosoknak?

— Tanulják meg a rájuk vonatkozó szabályokat. Ennek elősegítésére százezer példányban kiadtuk most a gyalogosok közlekedési ABC-jét. A 16 oldalas kis füzetben megtalálható minden fontos tudnivaló. Itt most csupán egyetlen megjegyzést: a zebra kétségtelenül elsőbbséget ad —, de nem abszolút elsőbbség ez. A kulturált közlekedéshez tartozik, hogy mindenki igyekezzék elősegíteni a forgalom gyors átlutását. Egyetlen, a zebra elsőbbségét önző módon kihasználó gyalogos megakasztja a forgalom ritmusát, dugók keletkeznek, zavarok támadnak.

A járművezetők

A forgalom egyik legfőbb szereplője a gépjárművezető. Felelőssége feltétlenül nagyobb, mint a gyalogosé: a járművel halált is okozhat. Tőlük mit várunk a jövőben?

Az első: minden gépjárművezető mindig legyen ura a helyzetnek. Ami probléma: nem megfelelő a kiképzés jelenlegi rendszere, sokán még a szükséges ismeretek minimumával sem rendelkeznek. Változást remélnek ebben a július 1-ével életbe lépő új vizsgáztatási rendszertől, amelyet hamarosan ismeretünk. Sok gondot okoz a rutin helytelen alkalmazása: a vezető úgy járja

kocsijával a várost, hogy fel sem néz, túlzottan bízik tájékozottságában, s nem veszi észre, ha valahol például új tábla kerül a régi helyére. Elég egy ilyen figyelmen kívül, s nyomban előáll a balesetvesztély. Elégé jellemző rossz tulajdonság a percéhség: a pillanatnyi időnyereség vágya nagyon gyakori életvesztély a pesti utcán.

Minőségi változás kell a közlekedési magatartásban — kultúremlék kultúrált közlekedési magatartás nélkül nem képzelhető el. S ennek a morálnak megteremtése az FKBT törekvéseinek legfontosabbika. A tanács minden lehetőségével, eszközeivel ezen munkálkodik, ezért dolgozta ki három esztendőre szóló jelentős programját.

S mit kér?

— Kölsönös udvariasságot, mert ez egymágában is jelentős tényező a balesetek elleni harcban. S ezenkívül még azt, hogy a budapestiek kiserjék figyelmükkel tájékoztatóinkat, felhívásainkat, szíveleljék meg azok mondanivalóját. S várjuk aktív közreműködésüket rendezvényeink egész sorozatán, versenyeken, vetélkedőkön, előadásokon. Ugy véljük, a balesetelhárítási tevékenység megérdemli a figyelmet, hiszen elsőrendű egyéni és közérdekről van szó: valamennyien közlekedünk, s valamennyiünket fenyeget az utcán a balesetvesztély. Ez ellen küzdünk, s teszünk meg mindent az új közlekedési morálért. Háromszetendős programunk lényegét, fő tartalmát e sokoldalú tevékenység képezi.

Közlekedési tudományos fórum Budapest



Tanácskozik a fórum

Érdekes új kezdeményezésként

tegnap rendezte meg a Közlekedéstudományi Egyesület és az FKBT az első budapesti közlekedési tudományos fórumot.

A program igen gazdag volt. Az utakkal foglalkozó szakemberek egybebeszélésén a főváros legforgalmasabb csomópontjainak fejlesztési kérdéseiről választottak, különös tekintettel a balesetek megelőzésére. A járműszekció képviselői sok más között a járművek időszakos műszaki felülvizsgálatának szükségességét indokolták. A forgalomirányítás szakembereihez intézett kérdések középpontjában a július 1-én életbe lépő kalauz nélküli közlekedési rendszer volt, s

ezzel kapcsolatban a forgalombiztonság várható alakulása érdekelte különösen a fórum résztvevőit.

Ugyancsak sokan tudakolták: lehetséges-e az egyenletes közlekedés megszerzése a kalauz nélküli rendszerben? A szociológia pszichológia témában a közlekedők jogairól, kötelezettségéről, a felelősségről esett a legtöbb szó.

A minden tekintetben sikeres fórum a budapesti közlekedési napok igen jelentős eseménye volt.

Értékes mozgalom

STATISZTIKA A „VEZESS BALESET NÉLKÜL”-RŐL

Evéről évről jobb eredménnyel zárul a Vezess baleset nélkül mozgalom. E mozgalomban a közlekedési vállalatok hivatásos gépkocsivezetői vesznek részt. A statisztika bizonyossága szerint a múlt esztendőben is értékes sikereket ért el. S amit már erről az esztendőről is tudunk: tavaly 65, az idén 74 üzemegegység dolgozó vetélkednek, s itt összesen mintegy 40 ezer járművezető törekszik a biztonságosabb közlekedésre. Milyen eredménnyel — beszéljenek erről a számok. Tavaly 1966-hoz viszonyítva kereken 30 százalékkal több baleset tör-

tént Budapestben — a versenyző vállalatoknál 19 százalékos az emelkedés. A fővárosban ez idő alatt 26 százalékkal növekedett a halálos balesetek száma — a mozgalomban részt vevő vállalatoknál 14 százalékkal csökkent ez a nagyon fontos szám. A vetélkedők lényegesen a budapesti átlag alatt maradtak a súlyos, a könnyű és az anyagi kárral végződött balesetek tekintetében is.

Bárcsak ilyen jótékony hatása lenne a biztonságosabb közlekedést elősegíteni kívánó más jelzőnek is!



A vasárnapi felvonulás részlete